

de, enthält einen kleinen Felskern, den eine gewaltige Schicht Eismatsch umgibt, bestehend aus gefrorenem Wasserstoff und Helium.

Umkreist wird der kosmische Schneeball — zehnmal weiter von der Sonne entfernt als die Erde — von mindestens zehn, vielleicht sogar noch mehr Monden. Den größten von ihnen, Titan, sollen die „Voyager“-Späher besonders gründlich inspizieren; auf ihm, glauben manche Experten, könnten sich im Laufe der Jahrmillionen primitive Lebensformen entwickelt haben.

Das Hauptinteresse der Forscher aber gilt den insgesamt drei Saturn-Ringen, die den Himmelskörper in der Äquatorebene konzentrisch umgeben. Etwa 17 000 Kilometer über der Saturn-Oberfläche beginnt der innere Ring, der äußere endet 76 000 Kilometer über dem Saturn-Äquator. Alle drei gleichen riesigen Kreisbändern, die nur zwei bis vier Kilometer dick, jedoch 15 000 bis 25 000 Kilometer breit sind.

Unklar ist bislang, wie die scheibenförmigen Ringe entstanden sind und woraus sie bestehen — wahrscheinlich, so Spekulationen, aus vereisten Silikat-Brocken, einem dichten Gemisch aus winzigen Krümeln und meterdicken Klötzen.

Erste Bildserien von den Geröll-Reifen lieferte „Voyager 1“ bereits Anfang Oktober. Sie zeigten, zur Überraschung der Fachleute, unregelmäßige dunkle Muster in den Saturn-Ringen, vergleichbar etwa „Radspeichen“.

„Wir wissen noch nicht, was wir davon halten sollen“, sagte der Leiter der Nasa-Forschungsgruppe, die mit der Auswertung der „Voyager“-TV-Bilder beschäftigt ist. „Die Speichen haben ein dunkles Aussehen. Das läßt darauf schließen, daß es sich dort um verdünnte Materie handeln könnte.“

An den Photos ließ sich auch ablesen, daß sich der äußere Ring langsamer um den Planeten dreht als die inneren Ringe. Was das zu bedeuten hat, werden die Gelehrten möglicherweise am 12. November genauer wissen. Dann nämlich wird sich „Voyager 1“ dem Saturn bis auf eine Distanz von nur 124 000 Kilometer nähern und gefährlich nah an den Schwungrädern des Gestirns vorbeihuschen.

Ein Gravitationsschub wird den Späher anschließend wieder aus dem Saturn-Reich hinausbefördern, in Richtung auf die noch sonnenferneren Planeten Uranus und Neptun. Neun Monate darauf, im August 1981, soll der nächste Besucher folgen: „Voyager 2“, zwar früher gestartet, doch unterwegs auf einer längeren Reiseroute.

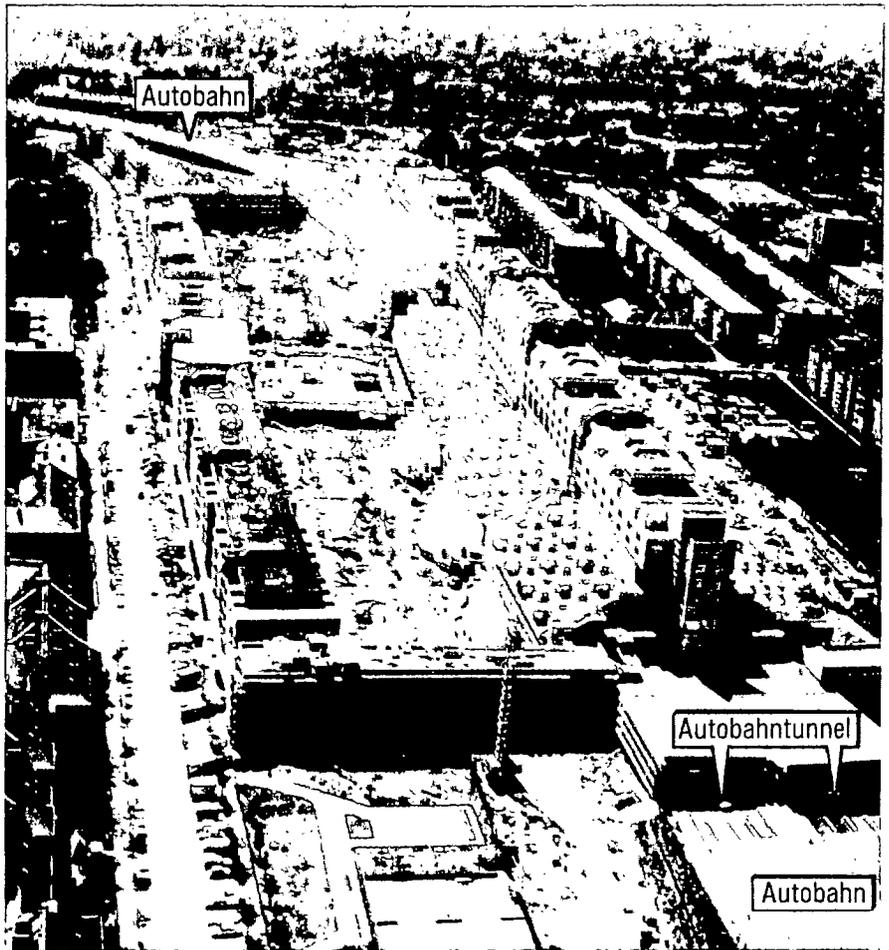
„Voyager 2“ zeigt beim Gewaltmarsch durch das Sonnensystem allerdings leichte Erschöpfungserscheinungen: Im Strahlengürtel des Jupiter wurde seine Photoausrüstung beschädigt.

STÄDTEBAU

Durchlöcherter Schlange

Für nahezu eine halbe Milliarde Mark wurden über einem West-Berliner Autobahnstück Wohnungen errichtet. Das als zukunftsweisend gerühmte Objekt erweist sich als gigantische Fehlplanung.

An Lob und Eigenlob war kein Mangel, als West-Berlin seine neueste Attraktion einweihte: Für dieses Wohngebirge, so rühmte der Senat das Großbauwerk, gebe es „im ganzen europäischen Raum kein annähernd vergleichbares Beispiel“. Wohl wahr.



West-Berliner Autobahn-Überbauung Schlangensbader Straße: Sinkendes Gebirge

Fast 500 Meter lang, rund 60 Meter breit und 46 Meter hoch erstreckt sich der Betonriese im Ortsteil Schmargendorf. An den Flanken und auf den Terrassen, bis auf eine Höhe von 15 Geschossen gestaffelt, wurden insgesamt 1215 Wohnungen untergebracht.

Im nächsten Sommer, wenn das Objekt komplett bezogen sein soll, werden dort ein paar tausend Menschen über der Autobahn schlafen. Denn das ist das Beispiellose an dem Bau: Die „Schlange“, wie die Berliner die „Stadtautobahnüberbauung Schlangensbader Straße“ nennen, wird der Länge

nach von zwei Tunnelröhren durchbohrt. Auf dreispurigen Pisten rauscht dort Tag und Nacht der Schnellverkehr.

Beispiellos sind freilich auch die Schwierigkeiten, die das Werk nun nach Einzug der ersten Mieter und nach Freigabe der Verkehrsstrecke den Verantwortlichen macht. Der Koloss steht auf weichem Grund.

Um mehr als 40 Millimeter haben sich stellenweise die Fundamente gesenkt — maximal zulässig sind 45 Millimeter. An den Tunnelstützen klaffen fast zwölf Zentimeter große Lücken.

Um den sackenden Riesen zu bremsen, wurden nachträglich bis zu 19 Me-

„geld gestohlen bleiben.“

DAS AMERICAN EXPRESS-INTERVIEW: ROLAND BERGER, UNTERNEHMENSBERATER.

Roland Berger. Ein Mann, bei dem Unternehmen denken lassen.

Geboren 1937 in Berlin. Abitur 1956 in Nürnberg. BWL-Studium in Hamburg und München. 1961 Examen und Abschluß als Diplom-Kaufmann. Seit 1965 selbständiger Unternehmensberater, strategie- und marketing-orientiert. Heute hat er Beratungs- und Forschungsunternehmen mit über 150 Mitarbeitern und 8 Büros auf der ganzen Welt.

Ist Mitglied verschiedener Aufsichts- und Beiräte. Vorstand der deutschen und Präsident der europäischen Unternehmensberater. Und wenn ihm sein größtes Hobby – sein Beruf – einmal Zeit dazu läßt, sammelt er moderne Kunst.

American Express: Herr Berger, wie sehen Sie sich selbst?

Roland Berger: Sicher bin ich jemand, der einen starken Drang zur Selbstentfaltung hat. Weshalb ich mir auch diesen Beruf ausgesucht habe.

Ich kann aber auch von einer Sekunde auf die andere total entspannen. Als Kind habe ich mich in die Wiese gelegt und mich über die unterschiedlichen Wolkenformationen gefreut. Das tue ich manchmal noch heute.

AE: Warum sind Sie Unternehmensberater geworden?

RB: Ich kann so in vielen Branchen unternehmerisch tätig sein.

Ich habe z. B. schon während meiner Studienzeit nicht wie andere gejobbt, sondern 1958 ein eigenes Unternehmen gegründet.

Unternehmensberater ist auch ein intellektueller Beruf, bei dem man kreativ, analytisch und wissenschaftlich tätig sein muß. Man hat viel praktischen Einfluß

und mischt am Schalthebel des wirtschaftlichen Geschehens mit.

AE: Wie meinen Sie das – Sie üben Einfluß aus?

RB: Nun, wir versuchen den Unternehmern zu helfen, die richtigen Entscheidungen zu treffen.



Im Restaurant Baan Thai, Hamburg.

Wobei mein persönlicher Schwerpunkt in der Planung und Entwicklung von Unternehmens- und Marketingstrategien und im Personalbereich liegt. Meine Aufgaben bringen es mit sich, daß ich es fast ausschließlich mit dem Top-Management zu tun habe.

AE: Dann sind Sie wohl ständig auf Achse?

RB: Das kann man sagen. Ich bin gut zwei bis drei Tage in der Woche unterwegs.

AE: Ist die American Express Karte dabei Ihr ständiger Begleiter?

RB: Ich benutze sie entsprechend viel. Und zwar hängt das direkt mit meinem Beruf zusammen. Ich besteige in der Woche 10 Flugzeuge. Ich fliege z. B. in der Früh nach Frankfurt, mittags nach Hannover und am

Abend nach Düsseldorf. Und muß zwischendurch auch mal einen Termin ändern, weil ein Kunde nicht in Düsseldorf Probleme hat, sondern in Hamburg. Dann habe ich nicht das richtige Ticket. Aber die Karte. Und schon ist das Ganze kein großes Problem mehr.

AE: Zu Ihrer Lieblingsbeschäftigung: Sammeln Sie auch Kunst mit der Karte?

RB: Zuerst einmal: Ich sammle moderne Kunst. Hauptsächlich Informel. Dazu einige Werke der Zero-Gruppe. Was die American Express Karte betrifft, so nutze ich sie vor allem beim Kaufen von Grafiken und kleineren Objekten.

AE: Setzen Sie auch beim Einkaufen alles auf die Karte?

RB: Es geht gar nicht anders. Ich kaufe mir was, wenn ich unterwegs mal ein Stündchen Luft habe. Auch die Friseurgeschichte ist für mich typisch. Ich gehe dann los, wenn ich Zeit habe. Und bin dann froh, nicht lange darüber nachdenken zu müssen, ob ich genügend Geld dabei habe.

Die Karte ist auch viel sicherer, weshalb mir Bargeld gestohlen bleiben kann.

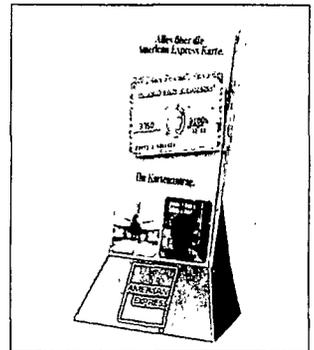
AE: Was schätzen Sie bei alledem am meisten an der American Express Karte?

RB: Die Vorteile Zeit und Bequemlichkeit. Die sind nicht zu schlagen. Für mich ist die Karte ein echtes Con-

venience-Instrument, das mich unabhängig macht.

AE: Herr Berger, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Weitere Vorteile der American Express Karte sowie Ihren Kartenantrag finden Sie, wenn Sie umblättern – oder in guten Hotels, Restaurants und Geschäften.



Die American Express Karte.
Weltweit auf Ihrer Seite.

Laubgänge an den Häusern mit Glasfassaden abgeschirmt.

Der Versuch, Wohnen und Verkehr auf engstem Stadtraum zu verflechten, wurde zu einem teuren Experiment. Mehr als 400 Millionen Mark hat die „Schlange“ bisher verschlungen — rund 350 Millionen für den Wohnkomplex und mindestens 62 Millionen für das Tunnelbauwerk.

Die Sozialwohnungen sind die mit Abstand teuersten der Stadt: Ihre Kostenmiete von mehr als 28 Mark pro Quadratmeter wird vom Berliner Senat auf eine Nettomiete von 5,24 Mark „heruntersubventioniert“.

Der Komplex entstand nicht nach überlegter Planung, sondern aus einer Folge von Zufälligkeiten. Die Sturheit von Tiefbaubeamten und die Grundstücksgeschäfte eines Berlin-Spekulanten standen am Anfang — ein überflüssiges Stück Autobahn wurde mit einem Renditeobjekt überbaut.

Im Jahr der Grundsteinlegung, 1976, erklärte auch das Bonner Bauministerium das Projekt zum „Versuchsvorhaben“, das demonstrieren sollte, „ob und wie der Baulandverknappung“ durch Überbauung von Verkehrsstraßen begegnet werden könne.

Die Bauchronik der „Schlange“ hingegen demonstrierte etwas anderes: die vereinigte Macht von Behörden, Unternehmern und Architekten, deren Großzügigkeit im Umgang mit fremden Geldern sowie ihre beharrliche Bereitschaft zu bürgerferner Planung.

In einer Analyse, die der Stadtplaner Hans Stimmann von der Technischen Universität jetzt vorgelegt hat, heißt es über das Vorzeige-Projekt: „Städtebauliche Fehlplanung“, „ökonomischer Mißerfolg“ und „politischer Skandal“*.

Drei Faktoren waren es, die das Großprojekt Schlangenhader Straße begünstigten, alle drei gehen zurück auf Tendenzen der frühen sechziger Jahre:



Bauspekulant Mosch
Flucht nach der Pleite

- ▷ Weltweit diskutierten damals Architekten und Städteplaner die Möglichkeit, Autostraßen und Bahnkörper zu überbauen.
- ▷ Die West-Berliner Planungsbürokratie hielt auch nach dem Mauerbau noch über ein Jahrzehnt unverändert an der Idee von der „Hauptstadt Berlin“ in einer wiedervereinten Republik fest.
- ▷ Das Berlinförderungsgesetz bot fast unbegrenzte finanzielle Verlockungen für Immobilienspekulanten.

Schon in den fünfziger Jahren hatten amerikanische Eisenbahngesellschaften angeboten, ihre wertvollen City-Grundstücke mit Bürötürmen überbauen zu lassen — die hohen Mieten versprachen zusätzliche Einnahmen. Als bekanntestes solcher Bauwerke wurde

1965 das 59geschossige Pan Am Building über der New Yorker Grand Central Station errichtet.

In der Bundesrepublik wurde die Idee wenig später aufgegriffen. 1967 bot die Bundesbahn 145 Bahnhöfe „zur Überbauung durch Dritte“ an. Unternehmer und Stadtverwaltungen verplanten daraufhin schon ganze Gleisfelder, Güter- und Rangierbahnhöfe. Walter Scheel, damals FDP-Vorsitzender, gründete eine Arbeitsgruppe, die einen Plan zur Überbauung des gesamten Bundesbahngeländes in 60 westdeutschen Großstädten entwarf, samt Finanzierungsmodell.

Die Projekte nahmen ebensowenig Konturen an wie etwa Pläne zur Überbauung der Autobahn „Mozart-Trasse“ in Bremen oder der Bau einer „Metastadt“ über dem Münchner Altstadt-ring.

Am hartnäckigsten hielt sich der Modebazillus in West-Berlin, wo der Architekturprofessor Oswald Mathias Ungers eine ganze Studentengeneration für die „städtische Großform“ zu begeistern suchte. Die Ungers-Gruppe erstellte Gutachten über „Großformen im Wohnungsbau“, wobei symbolisch 500 Autobahnkilometer von Hamburg bis Frankfurt mit 20 Geschossen zugeeckt wurden.

Das Überbau-Fieber erfaßte Architekten und Politiker in der Stadt. Ein Arbeitskreis wollte ein Eislaufstadion über dem Avus-Verteiler am Funkturm errichten, und das Land Berlin vergab seinen Lenné-Preis für den Vorschlag, das Schöneberger Autobahnkleeblatt mit einer Grünanlage zu überdachen.

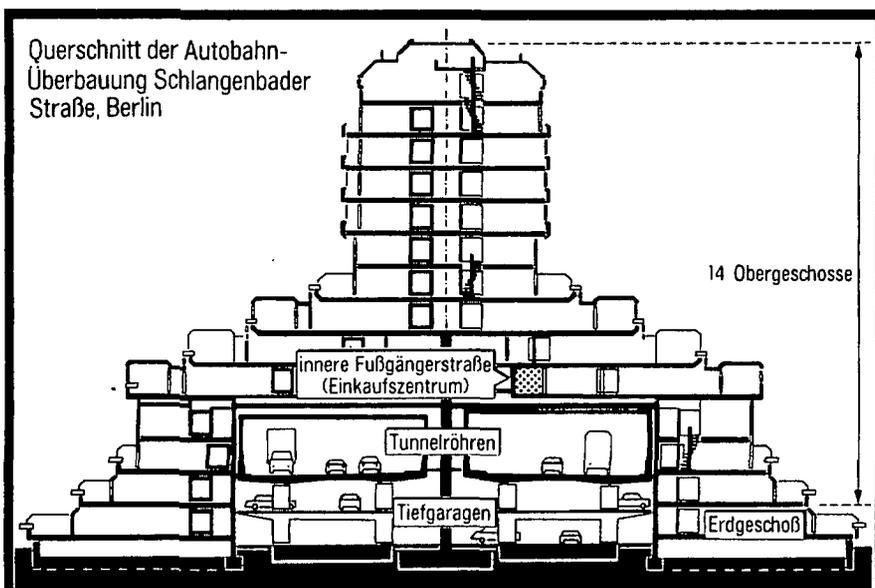
Noch 1968, als die West-Berliner Bevölkerungszahlen bereits seit zehn Jahren rückläufig waren, wollte die Schöneberger CDU „in Anbetracht der Baulandverknappung“ überprüfen lassen, ob „in größerem Umfange Brückenhäuser errichtet oder Straßen sonstwie überbaut“ werden könnten.

Straßen, lange, gerade, breite Straßen hatten im Berlin der ersten Nachkriegsjahrzehnte immer Vorrang — wie schon zu Zeiten der Preußenkönige und Adolf Hitlers. Berlin wurde zur „autogerechten“ Stadt.

Mit der Stadtautobahn bot Bausenator Rolf Schwedler den Berlinern eine Los-Angeles-Lösung mit Ringen, Tangenten und Viadukten, die das Stadtbild prägen sollten. Die Bonner brachten die Berliner zusätzlich in Zugzwang: Bundesmittel für den Stadtautobahnbau waren zweckgebunden, eventuell nicht ausgeschöpfte Jahresraten gingen der Stadt und ihrer Bauwirtschaft verloren.

So bezahlte West-Berlin mit grotesken Straßenbauwerken — eine Geisterbrücke auf einer Wiese, ein hochge-

* Hans Stimmann: „Verkehrsflächenüberbauung“. Universitätsbibliothek der Technischen Universität Berlin; Band I und II, 644 Seiten; 30 Mark.



zur Errichtung von Sozialwohnungen.

Um das Projekt mit der aufwendigen Tunnel-Konstruktion überhaupt finanzieren zu können, wurde der Wohnhügel zu einem 15geschossigen Gebirge aufgebläht. In den umliegenden dreibis viergeschossigen Quartieren organisierte sich daraufhin Widerstand gegen das Projekt. Insgesamt 1500 Eingaben erreichten die Behörden.

Der Senat ließ sie unberücksichtigt und wußte sich einig mit der CDU, deren Sprachrohr „Berliner Rundschau“ die Argumente der Bürgerinitiativen als „Gefasel“ abtat. Bebauungs- und Flächennutzungspläne wurden, meist einstimmig, durch die Instanzen gebracht.

Doch just als Mosch freie Bahn hatte, begann seine Rutschpartie in die Pleite. Banken und Kommanditisten ließen den Baulöwen verhungern. Im Sommer 1974 galt die „Schlange“ als gescheitert — Mosch verschwand aus Berlin.

Da traf es sich, daß der damalige Bausenator Klaus Riebschläger auch Aufsichtsratsvorsitzender der gemeinnützigen Aktiengesellschaft DeGeWo war. Riebschläger übertrug die „Schlange“ seiner Wohnungsgesellschaft — ersparte ihr aber die 62 Millionen Mark für den Tunnelbau und auch die dauernden Unterhaltskosten: Die übernahm die Landesregierung.

Die Kosten für das Wohngebirge, 350 Millionen Mark, teilten sich die DeGeWo, die Wohnungsbaukreditanstalt, das Bundesbauministerium und das Land Berlin. 19 wissenschaftliche Gutachten über die technische Durchsetzbarkeit des Projekts wurden gefertigt. Dann, im November 1976, wurde der Grundstein gelegt.

Um die Wohnbauten wirksam gegen Schall und Erschütterung isolieren zu können, wurden Tunnel und Überbau vollkommen getrennt voneinander angelegt — und auch unabhängig gegründet. Dabei erwiesen sich die dicht nebeneinander liegenden Gründungen zweier „unterschiedlich lastabführender“ Bauwerke für die Statiker als besonders „problematisch“ — die ganze Anlage steht über einer Schmelzwasserinne aus der letzten Eiszeit.

Für 1985 prophezeit der Senat dem Tunnel 20 000 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, 2250 pro Stunde im Berufsverkehr und bis zu 4500 in „Ausnahmesituationen“. Wohin und wie dicht dann die Abgase wabern, das, so der Senat, könnten erst „die Erfahrungen der nächsten Jahre“ erweisen.

Doch trotz sinkender Betonmassen und aufsteigender Abgase zeigen sich die Schmargendorfer Bezirksgrößen von CDU und SPD unerschütterlich. Auf einer Diskussionsveranstaltung ließen sie jüngst keinen Zweifel daran, daß sie der Riesenschlange aus Beton auch heute wieder zustimmen würden.

„Gebündelte Ökonomie“

Echte Neuerungen“, sagte VW-Chef Toni Schmücker, „gibt es in japanischen Autos nicht.“ Der Wolfsburger Konzernherr gestand den blechernen Schrecken aller westlichen Automanager zwar „nette kleine Ideen“ zu, allein „die will der deutsche Käufer oft gar nicht haben“.

Was der Käufer nach An-sicht der Wolfsburger zeigte sich letzte Woche: den neuen VW Passat. Wer dessen „echte Neuerungen“ aufzählen wollte, müßte augenblicklich aufhören zu schreiben.

Nach sieben Passat-Jahren und zwei Energiekrisen lief an der Aller ein seltsamer Nachfolger vom Stapel. Er sieht aus, als habe ihn der Wind, nach dem er benannt wurde, in die verkehrte Richtung befördert.

Seine Konturen erinnern unweigerlich an den pummeligen VW 411, jenes unselige Auto, mit dem der Konzern vor zehn Jahren in den Schlamassel gefahren war. Zudem haben beide ein ähnliches, leicht melancholisches Antlitz und fast exakt gleiche Außenmaße.

Seine Technik erinnert kaum an die von den Autoherstellern Jahr um Jahr immer wieder beschworene Maxime vom leichteren, sparsameren Schrumpfauto. Der Wind hat gedreht, die Energiekrise liegt achteraus, nur so verkörpert der neue Passat, wie VW rühmt, „ein neues Mittelklasse-Format“: sieben Zentimeter breiter, 15 Zentimeter länger und einen halben Zentner schwerer als der alte.

Furchtlos haben die VW-Techniker einen weiteren Typ jener Wagenklasse gebaut, die im eigenen Konzern zu Kurzarbeit, bei Opel und Ford zu Schlimmerem geführt hat. Die Künste der Wolfsburger

Aerodynamiker konnten gerade noch verhindern, daß der Benzinverbrauch stieg.

Dafür hat der 80er-Passat laut VW „Ausstrahlung“, nämlich „Elemente der Sportlichkeit, der Lebensfreude und der Individualität“. Der sportlich gesinnte Passat-Fahrer kann nun mittels eines 115 PS starken Fünfzylindermotors mit 188 km/h die linke Fahrbahn besser ver-



Neuer VW Passat (oben), VW 411
Melancholisches Antlitz

teidigen als jeder andere VW-Limosinen-Lenker. Für extrem Sparwillige installierte VW im gleichen Auto eine Variante neuartiger Verbrauchsanzeigen. Eine Leuchtdiode soll zu frühzeitigem Hochschalten und maßvollem Gasgeben mahnen. Im höchsten Gang gibt ein zuckender Zeiger Auskunft über den momentanen Liter-Verbrauch. VW nennt die optische Erläuterung eines binsenweisen Sachverhalts „gebündelte Ökonomie“.